

FRANCISCO RIVAS VICUÑA

---

EL CANAL DE PANAMÁ  
Y LA  
POLÍTICA ECONÓMICA E INTERNACIONAL  
DE CHILE

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY

JUL 25 1917

(Conferencia leída en la Extensión Universitaria  
el 6 de Diciembre de 1912)



SANTIAGO DE CHILE  
IMPRENTA UNIVERSITARIA  
Bandera 130

1912





327.83

R520

# El Canal de Panamá

Y LA

## Política Económica e Internacional de Chile.



Señoras:

Lamento que hayais venido a esta conferencia, cuyo tema es de aquellos que se prestan más a la grave meditación que al ligero entretenimiento; os puedo ofrecer como un consuelo la visión del futuro risueño de nuestra patria.

En cuanto a vosotros, señores, la cosa cambia: os voy a proporcionar un conjunto de datos que os permitirá trazaros un programa propio para asegurar ese porvenir risueño; programa que ha de ser único, pues el problema que vamos a estudiar no es indeterminado; es preciso y no admite sino una solución.

Largo es el viaje que vamos a hacer y así debemos empezarlo pronto y sin más preparativos; así

son los grandes viajes! y si no que lo diga nuestra peregrinación por la vida, iniciada sin más bagaje que el agua bautismal...

Quisiera relataros la maravillosa historia de Vasco Núñez de Balboa, el conquistador de Panamá, y contaros con detalle todos los esfuerzos de Carlos V para encontrar un canal marítimo y las órdenes que dió a Cortés para resolver el misterio del Estrecho: la audaz expedición que encomendó a González quien cruzó el Istmo con una flota entera sobre un mar de espaldas humamas, y finalmente, perdida la ilusión del Estrecho, debería deciros que el emperador ordenó estudiar la construcción de una vía artificial. La pujanza de España en esos años habría tal vez llevado a cabo la obra admirable; pero vino Felipe II y paralizó las investigaciones, diciendo que «la apertura de un canal artificial a través del Istmo sería contraria a la voluntad de Dios, que había puesto una barrera entre ambos mares».

Quisiera contaros los afanes y las decepciones de Lesseps, el gran francés, cuyas empresas sucesivas llegaron a invertir cerca de dos mil millones de francos en preparar la obra actual; merecería una conferencia entera el referiros la intervención norte-americana en este negocio, desde los tiempos de Grant, que dejó como fórmula: *un canal construído y explotado por americanos en tierra americana*, hasta los tiempos de Roosevelt que, jugando con el canal de

Nicaragua, obtuvo de los franceses por unos 200 millones lo que les había importado dos mil millones.

Debiera hacer os mención detenida del cuento del águila que llegó a Panamá y se robó un cordero, y, si en esta historia no me detengo, os diré que el águila encontró agradable los parajes y allí se ha quedado, cavando con sus potentes garras las entrañas de la tierra y transformando en lagos los torrentes, para formar un espejo en que mira orgullosa las galas de su poderío.

Los americanos, señores, han resuelto el problema de la navegación de Colón a Panamá, formando del lado del Atlántico un inmenso lago en la hoya hidrográfica del río Chagres, a 85 pies de altura sobre el nivel del mar, y del lado del Pacífico otro lago más pequeño a 55 pies tan sólo. Estos receptáculos están divididos por la montaña de la Culebra y es a este reptil, legendario enemigo de la raza humana, al que el águila americana ha abierto las entrañas de un feroz picotazo. La montaña será abierta y el lago de Chagres se prolongará por un canal hasta el contacto con el lago más bajo y más pequeño del lado de Panamá: en el primero las naves recorrerán 31 millas, más o menos, y casi 6 en el segundo.

Entre ambos lagos a diferente nivel está la exclusiva de Pedro Miguel; una exclusiva, señores, es una escalera para buques, como quien dice. Ahí llegarán, por el lago inferior, los buques del Pacífico, entrarán

a este ascensor, por llamarlo así, y subirán los 30 pies de diferencia entre ambos lagos. Navegarán en seguida sobre el antiguo río de Chagres y les será preciso bajar desde sus 85 pies al nivel del mar. Esto se realizará por un grupo de tres esclusas: las de Gatún; tres peldaños para los gigantes del mar.

Los buques que vengan del Atlántico subirán estas tres esclusas, navegarán el gran lago, bajarán por la de Pedro Miguel al lago pequeño, navegarán este y, por las dos esclusas de Miraflores, bajarán a nuestros mares.

Cada esclusa es doble: una para el viaje de Colón a Panamá, otra para el viaje inverso; de modo que alguna vez yendo o viniendo a Europa podreis conversar de peldaño a peldaño como el amigo que vuelve o que se va. Es algo así como una doble vía.

Y bien, señores, según los primeros cálculos de los ingenieros americanos los buques demorarán 92 minutos en cada esclusa y necesitarán así poco más de nueve horas para atravesarlas. Si agregamos la navegación de unas 37 millas o sea dos horas y media tendremos un viaje total de cerca de 12 horas. Lo que más nos interesa es saber la capacidad de tráfico del canal. Es evidente que si un buque necesita 92 minutos, digamos hora y media, para atravesar una esclusa, sólo podrá pasar un barco cada hora y media o sea 16 por día en un sentido y 16 en el contrario. Posteriormente los ingenieros americanos han

creído posible llevar esta cifra a 24 naves; por mi parte estimo exagerada aún la primera cifra y creo que, en los primeros tiempos del estreno, por lo menos, no pasará de 10 el número de barcos que trafiquen en el día hábil, de sol a sol.

Si estos barcos fueran de 3,000 toneladas de registro neto y pudieran cargar unas 5,000 toneladas, la sola producción del salitre, que es de unos tres millones de toneladas, necesitaría unas 600 naves y ocuparía 60 días el canal según mis cálculos y un mes solamente según las previsiones americanas.

Esta comparación demuestra que la intensidad de tráfico del canal no será tal que amenace la navegación de Magallanes; tenemos desde luego esta conclusión favorable que apuntar. La ruta del estrecho seguirá siendo utilizada como hasta hoy por la reducida intensidad marítima del canal y además por los fuertes derechos de tránsito.

El paso de 20 naves diarias de 3 000 toneladas da un total por año de 21 900 000 toneladas, superior al de Suez, y sobre este tonelaje para reembolsar los gastos de travesía, solamente se necesitará una entrada bruta no inferior de 2,5 chelines por tonelada; contribución pesada que alejará por mucho tiempo a los buques de esa derrota. Si el Gobierno americano pretendiera además un interés por sus cuatrocientos millones invertidos, esta tarifa debería doblarse.

Durante sus primeros años Panamá será una vía

esencialmente americana del norte, por ella atravesarán los buques yankees de guerra o mercantes que comuniquen los puertos norte americanos de ambos mares y los que vengan a nuestras costas.

\*  
\* \*

Fijado este primer punto del problema, debemos examinar las distancias de los puertos del océano Atlántico del norte a los mares que bañan nuestra América austral. Mejor que las cifras que os puedo citar os dará una idea cabal del examen de la carta que os voy a proyectar. (Véase la figura 1).

Seguid en ella la ruta de New York a Panamá, Callao, Valparaíso y Talcahuano y la de ese mismo punto a los puertos del Atlántico, Río Janeiro y Buenos Aires. Examinado igualmente la vías que vienen de Plymouth. Vuestro propio criterio os hará deducir muchas conclusiones; yo por mi parte quiero llamaros la atención a una solamente: el puerto de Arica, antes tan alejado del Atlántico septentrional quedará mas cerca de New York que Río Janeiro y más cerca también que Buenos Aires. Con respecto a Plymouth también es ventajosa la situación futura gracias a la vía de Panamá.

Veis, señores, cuan favorecida se muestra la posición de nuestro puerto septentrional; con razon el instinto nacional ha vinculado en él un gran porve-



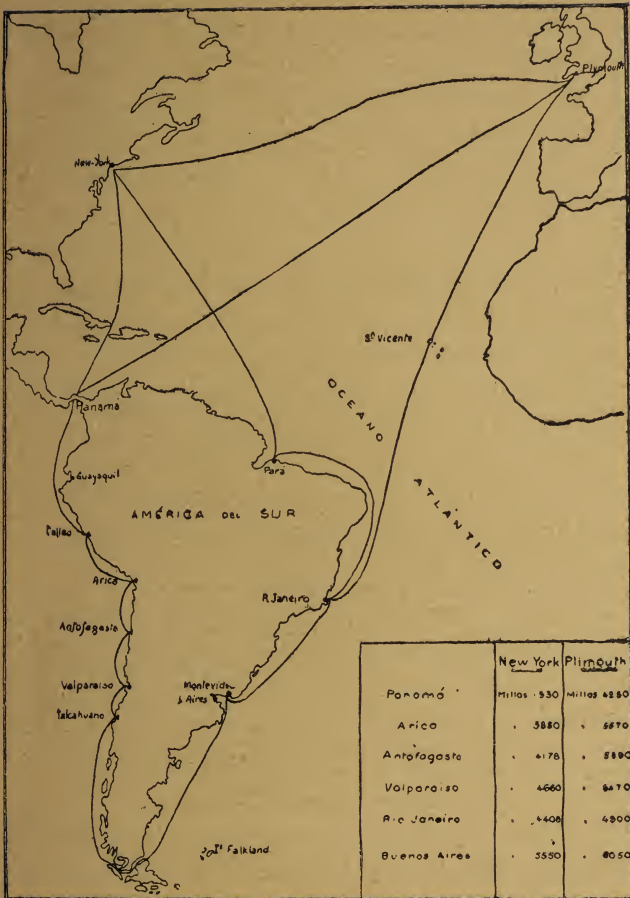


FIG. 1.

nir para el país y no ha vacilado en estimular a nuestro Gobierno para propender al desarrollo de

Arica por todos los medios posibles. En la figura que observais hay un triángulo trazado desde Arica al interior, es la zona de atracción de ese puerto; ella cubre casi todo el territorio boliviano y resulta así Arica, contribuyendo a nuestro progreso y al portentoso desarrollo que sus riquezas reservan a la nación amiga.

Dos grandes conclusiones podemos sacar del examen de esa carta. La primera es que la ruta de Panamá, favorece en cuanto a distancias, a nuestros puertos del norte sobre Río y Buenos Aires y la segunda que el comercio esencialmente norte americano queda en condiciones ventajosísimas sobre el comercio europeo siendo toda nuestra costa la línea de atracción de ese comercio para penetrar en el continente sud-americano.

Una última observación sobre esa carta, nuestras costas y las argentinas son casi paralelas, o por lo menos poco divergentes; entre tanto hacia el norte de Arica las costas peruanas y brasileras se abren en sentidos opuestos y dejan así a nuestro puerto en situación excepcionalmente favorable.

Estas son las segundas conclusiones de carácter general que nos ofrece el estudio de la nueva ruta; se ve, desde luego, que la apertura del itsmo de Panamá tendrá gravísimas influencias en nuestros destinos, y nuestro deseo es precisarlas.

Las ventajas estarán ciertamente de nuestro lado;

pero tendremos dificultades que vencer. Estimo que podremos fácilmente romper los obstáculos naturales; nada se opone hoy al hombre que ha encontrado apoyos en las entrañas de la tierra, en las profundidades de los mares y hasta en las liviandades del aire para realizar la gran obra del progreso humano. Sí, señores, para aprovechar las ventajas del canal de Panamá podremos, sin gran esfuerzo, vencer a la naturaleza; pero más dura será la lucha con la ignorancia, los prejuicios y las mezquindades de criterio: el peor enemigo del hombre es el hombre.



Para fijar la influencia que tendrá la nueva vía en nuestro desarrollo, es preciso una ligera descripción del país. Como el tiempo urge vamos a realizar un viaje rápido, usaremos un aeroplano, señoras, si os parece, para volar sobre nuestros campos desde Tierra del Fuego hasta Arica; no temais, el piloto conoce la ruta y volaremos bajo, para que podais observarlo todo y también para que, en caso de accidente no tengais que sufrir.

Volemos sobre la Tierra del Fuego: mientras observais esos páramos de yerbas raquíticas, que tan bien nos describió Alberto Edwards, en nuestra úl-

tima reunión, os referiré que en esos campos, que hoy veis poblados de ovejas, hace veinte años no había sino guanacos acechados por el león en la montaña y por el indio en la llanura.

Hoy todo se ha transformado, y esos puntos blancos que arrancan la pobre yerba de los páramos de Tierra del Fuego, la transforman en las decenas de miles de toneladas de lana que van a los mercados europeos y derraman sobre todo el país los 10 millones de pesos oro de 18 d. que producen las ovejerías de Magallanes.

Y todo eso, señores, es esfuerzo puramente nacional, esos campos que hace veinte años nada producían han sido incorporados a nuestro sistema económico, gracias a la infatigable propaganda de un chileno: de Cruz Daniel Ramírez. Este glorioso veterano de la guerra del Pacífico, en reposo su espada después de las campañas de Tacna y Lima, se dedicó a explorar nuestro territorio del Sur, vió la posibilidad de explotarlos y se convirtió en un verdadero apóstol de esta idea. Triunfó en esa campaña, como había triunfado antes en diez batallas, y se hizo, gracias a su esfuerzo, la verdadera conquista de esa porción del territorio.

Sigamos más al Norte; como podeis verlo en el plano que se proyecta (véase fig. 2), tras de las islas y de las penínsulas que abrigan la costa desde la salida del Estrecho hasta Chiloé, se encuentran nume-



FIG 2

rosos valles entre los cuales puedo citaros el de Baker, el Río La Pascua, el Huemul, el Cisne, el Aysen, el Palena y el Yelcho. Estos valles se ensanchan, llegan hasta los grandes lagos argentinos y encierran una superficie capaz de alimentar todos los ganados que necesitamos para el consumo de una población diez veces superior a la nuestra. Chile podrá tener treinta o cuarenta millones de habitantes y encontrar en los campos del Sur toda la carne que ellos necesiten para su régimen de vida.

Esos valles, señores, representan el esfuerzo más considerable de la Nación; nuestra lucha casi secular con la República Argentina no tuvo otro objeto que el de afianzar el dominio de esas regiones que naturalmente nos pertenecen y que, además, eran nuestras en virtud del *uti possidetis* de 1810.

Hubo una administración previsora, la de don Germán Riesco, que deseó, en su política, respecto a nuestro territorio austral continuar la tradición del Presidente Balmaceda. Así como este malogrado mandatario inició la formación de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego con capitales nacionales, así el señor Riesco quiso formar grandes Sociedad para explotar los valles que acabo de mencionar. Puso en manos de chilenos las concesiones de esos terrenos, y pasando por sobre todas las críticas de las gentes de criterio mezquino, amparó, en cuanto le fué posible, el desarrollo de esos negocios que

venían a incorporar a la vida nacional casi la tercera parte de nuestro territorio. Era la conquista efectiva, organizada y dirigida por la autoridad suprema. Vinieron otros gobiernos, señores, y la obra tan bien iniciada fracasó, y ahí están esos campos, esperando de nuevo la acción benéfica del que sepa unir la energía nacional a la explotación de los bienes nacionales también.

Volemos aún en nuestro aeroplano y lleguemos hasta los campos de Valdivia y de la Frontera. Podéis mirar, señores, una raza laboriosa que cultiva la tierra de los llanos, que descepa las montañas, que abate los robles y los transforma en maderas de construcción y que aún derrama su actividad en los campos vecinos del Neuquén y Nahuelhuapi y, mientras contempláis la actividad que hace el progreso de esa zona, os recordaré que fué otro gran mandatario, don Manuel Montt, quien inició la vida de progreso en la frontera y en Valdivia. La semilla ha fructificado con gran vigor y hoy son esas provincias de la frontera las más ricas del país; para comprobar estos hechos me bastará deciros que, al organizarse una sociedad para rematar las salitreras de Peña Grande, don Manuel Bunster pidió a los promotores de la idea que le reservaran para él y los agricultores del Sur £ 300 000. Suma igual no habría podido recogerse en las provincias del centro y esto se debe, señores, a que en la frontera se con-

sume menos que lo que se produce y hay así siempre fondos disponibles. Tan halagüeño resultado se ha obtenido gracias a las condiciones de esas gentes de trabajo: viven en sus campos, atendiendo sus negocios, y sólo vienen a las ciudades a efectuar sus transacciones. Allí no hay ausentismo, hay dedicación efectiva y constante al trabajo y la tierra generosa les ha devuelto con creces sus solícitos cuidados. Allí hay una riqueza enorme en cereales, en maderas, en ganados y hasta debajo del suelo se encuentran ricos yacimientos de carbón cuya explotación dará algún día vigoroso empuje al enriquecimiento nacional.

Antes de seguir al Norte, enmendemos ligeramente el rumbo, atravesemos la Cordillera de Nahuelbuta para llegar a la legendaria Arauco, la tierra de las araucarias simétricas y de los copihues rojos. Mientras mirais las chimeneas de los establecimientos mineros, mientras veis salir de los piques los carritos de carbón, mientras veis en Lebu, en Lota y en Coronel como llenan los buques sus bodegas con carbones nacionales, os recordaré que hace cincuenta años sólo había allí araucarias simétricas, copihues rojos y recuerdos de las sangrientas luchas de la conquista y de la pacificación de la Araucanía. Hoy esas tierras se ven pobladas de ganados, los campos de cultivo se ensanchan de día en día y de las entrañas de la tierra se extraen cada año un millón de



toneladas de carbón que significan cerca de dos millones de libras esterlinas de economía en nuestra balanza de comercio. Si el genio perseverante de Goyenechea, de Cousiño y de Errázuriz no hubiera gastado todo el esfuerzo de su convicción y de su entusiasmo en descubrir y en explotar esas minas hoy seríamos tributarios del extranjero por cincuenta millones de pesos anuales a más de nuestro tributo actual.

En los campos carboníferos, al pie de la cordillera de Nahuelbuta, se ha reconocido una existencia de cerca de dos mil millones de toneladas de carbón. Esta cifra nada os dice, señoras; pero la comprenderéis sabiendo que esa provisión de carbón nos permitiría pasar mil años gastando combustible como se gasta hoy y sin pedir un kilogramo a las minas inglesas o australianas.

Y ahora sigamos al Norte y pasemos rápidamente por nuestra región central; todos vosotros la conocéis, es más fértil, más rica que la Frontera y sin embargo progresa menos. Los hombres que en ella viven ni atienden sus labores como es debido ni equilibran sus consumos con sus productos. En esta zona impera el ausentismo, los patrones viven en las ciudades haciendo política, esto que aquí llamamos política, y que es de las peores cosas que se pueden hacer. Mientras el patrón vive en las Municipalidades, en las rencillas locales, o mientras viene a con-

ferenciar con el Diputado o el Ministro, para obtener el favor tal o cual para Fulano o para Mengano, la hacienda o el establecimiento industrial quedan confiadas al cuidado del administrador que sólo produce lo que es indispensable y que, en la generalidad de los casos, no es una cabeza capaz de las iniciativas que necesitan los negocios en formación.

Este ausentismo, esta falta de dedicación a los negocios propios se refleja también en los negocios nacionales: la gente que vive en nuestras provincias centrales forma la gran mayoría de los directores del país y es natural presumir que no tenga mejor acierto en los negocios públicos que en los negocios privados. Antes de abandonar esta región, que merece más cuidado que los que recibe, os ruego que mireis hacia el oriente; ved allá en las nacientes del Cachapoal un movimiento inusitado, cientos de hombres que suben y bajan a las entrañas de la tierra, que acarrear grandes masas de piedras. Ved cómo las trituran, cómo las reducen a polvo en un sinnúmero de máquinas, mirad los obreros otros que recogen esos polvos no ya con el color blanquizo de la roca primitiva sino con un hermoso color amarillo, ved otros que llevan estos residuos amarillos a unos hornos en que se convierten en un hermoso metal rojo: son las minas del Teniente, señores, que la falta de previsión nacional, la falta de espíritu de trabajo de de nuestra raza vendió al capital americano por

\$ 100 000 y que hoy produce cerca de £ 1 000 000 anuales en ejes y en barras de cobre.

Pasemos rápidamente por esta región de desconuelo y lleguemos hasta la provincia de Coquimbo. Vereis, señores, cómo los valles se estrechan, cómo suben las montañas, cómo se agrupan; no parece sino que quisieran unirse para defender mejor los tesoros que guardan en su seno. Es la región minera por excelencia y su riqueza era casi desconocida hasta el momento en que Urmeneta, abandonando las blanduras del hogar, se fué a instalar a Tamaya, a vivir en modestísima morada, casi en un rancho, hasta que con su perseverante esfuerzo reconoció las entrañas de la cordillera de la costa y definió de una vez por todas los problemas mineros del país.

Sigue Coquimbo la honrosa tradición de los hombres de sus primeros tiempos, de los que mejor comprendieron el alcance de nuestra lucha por la Independencia, sigue la tradición de Urmeneta, y los propietarios de haciendas y de minas viven allí atendiendo su trabajo, llenando de minerales de cobre los puentes de los buques que van a las provincias salitreras con cereales, forraje, papas y otros artículos de origen agrícola. Gracias a este esfuerzo Coquimbo produce más que lo que consume y de año en año se eleva el saldo favorable de su comercio.

Pero el tiempo urje, señores, volemós aún; pasemos por la tierra de Atacama, tierra de grandes es-

fuerzos, de energías varoniles y cuyo nombre no se puede recordar sin que venga a nuestro labios el de los Gallos. Ellos supieron encauzar el movimiento minero de Atacama y supieron además invertir la plata arrancada a sus minas en el progreso de la región agrícola del sur.

Se puede decir, sin exageración, señores, que a las minas de Coquimbo y de Atacama debemos todos los campos regados de la región central y el progreso efectivo de la frontera.

Forcemos la marcha, atravesemos el desierto y detengámonos un momento sobre Antofagasta. Hace pocos años Antofagasta no existía y fué necesario todo el varonil empuje de un José Santos Ossa para llegar a esa playa brava, entre el Morro Moreno y el Cerro Coloso, desembarcar en ella, subir la quebrada de la Negra, y correr hasta Caracoles para evidenciar la riqueza del salitre. Ese empuje colosal de un hombre casi olvidado hizo el salitre definitivamente chileno.

¡Qué falta de verdad tiene la frase que acabo de pronunciar en mi entusiasmo por la memoria de un *pioneer* de nuestro progreso! El salitre es chileno en el nombre, pues su riqueza colosal pertenece en su 80% a los extranjeros.

Volemos sobre los campos de Tarapacá, cuyas pampas salitreras regadas por la sangre de nuestros soldados están casi totalmente en poder de extranjeros.

Una lágrima al pasar sobre la tumba de nuestros héroes, un suspiro de profundo desaliento por tanto esfuerzo malgastado y lleguemos hasta Arica para tener algún consuelo.

Arica dormía, señores, tranquila al pie del Morro, entre los perfumes de los jazmines de su plaza y el aroma de los ahazares que le venían del valle de Azapa. Bastó, señores, la llegada de los chilenos para que todo allí se transformara y lo que ayer era silencio hoy es bullicio, lo que ayer era calma hoy es plena actividad. Se ha construído un ferrocarril desde Arica hasta La Paz, pasando por la sierra que guarda riquísimos minerales; se ensaya la irrigación de un vasto territorio y la provincia, ayer dormida, es hoy un campamento de gente en gran actividad.

Y bien, señores, desde el Cabo de Hornos al río Sama hemos recorrido nuestro territorio: poco o nada nos falta, lanas y ganados nos ofrece el sur, maderas y cereales tenemos en el centro, Nahuelbuta es un tesoro de carbón, nuestra Cordillera y el Desierto están llenos de minerales, Tarapacá y Anfofagasta tienen grandes reservas salitrales que pertenecen al Estado, y Arica, como ya lo sabeis, señores, además de sus recursos propios, nos ofrece todas las ventajas de su privilegiada situación continental. Tal es el país, unido de Norte a Sur por una red de ferrocarriles, unificado además por la continuidad de su

costa que permite que un mismo mar sustente a las naves que hacen el intercambio de los productos nacionales en nuestros propios centros de consumo y que llevan las mercaderías de exportación a los puertos que se reservan para el comercio exterior.

Y bien, señores, ante el problema del Canal de Panamá, expuesto en la forma que habeis oído al principio, ¿qué política económica nos corresponde aplicar? Si el Canal de Panamá va a traer beneficios a nuestro país, es evidente que nuestro esfuerzo debe encaminarse en el sentido de que esos beneficios sean de provecho positivo, lo que sólo se realizará si las utilidades que se obtengan quedan en el país.

¿Qué ganamos, señores, con tener salitreras si las riquezas que ellas producen se van al extranjero? Un ejemplo. Peña Grande, que acaba de ser rematada por una casa cuyos dueños residen en Hamburgo, en Londres o en Lima, tiene cerca de 50 millones de quintales de salitre explotable, cuya exportación significa una utilidad de £ 7 500 000. Vosotros, no sabeis, señoras, cuánto es £ 7 500 000; es mucha plata. Con esa suma se pueden hacer todas las obras marítimas del país; ese dinero representa 2 000 kilómetros de ferrocarriles construídos y equipados, casi la mitad de lo que tenemos hoy; esos millones de libras son las dos terceras partes de nuestro fondo de conversión; con ese dinero podríamos adquirir tres dreadghnouts que colocarían nuestro

poder naval muy por encima de cualquiera potencia Sudamericana.

Y todo se va a ir, se fué, más bien dicho. Con esas libras otros harán puertos, otros construirán ferrocarriles, otros mejorarán sus cambios, otros acrecentarán su poder naval y nosotros continuaremos siendo simples proveedores de este ejército de ocupación extranjera.

¿Quereis saber cuánto significaría la entrega de los terrenos magallánicos a los extranjeros? Pues, lisa y llanamente el pan de 1 500 familias chilenas que hoy viven de los productos de esos terrenos. Y esto no es un peligro ilusorio, por que habeis de saber que se trata de poner en subasta pública el arrendamiento de esos terrenos. La subasta pública es un peligro, pues puede arrebatare al ocupante nacional el goce de un campo que él ha descubierto, que él ha poblado de ganados con sus economías de largos años, que él ha habilitado con instalaciones costosas. Y esta subasta pública, señores, se pretende por el Gobierno sin más fundamento que el de obtener un aumento en las rentas de la Nación. En buena hora, que se persiga el incremento de las entradas fiscales; pero que se dé la preferencia a los nacionales. ¿Cuánto puede producir esas tierras de Magallanes? Y en esta producción ¿cuánto se puede atribuir a la tierra misma? Esto es muy fácil de calcular, las utilidades están a la vista, asígnese la remuneración correspon-

diente a los capitales en ganados, edificios y mejoras de toda suerte; dedúzcase esta suma de la utilidad total y se tendrá un saldo que represente el interés de la tierra. Eso ha debido hacer nuestro Gobierno, calcular este saldo, castigarlo en previsión de los años malos y ofrecer a los actuales ocupantes el arriendo de los terrenos por la suma que resulte de este cálculo. Si yo hiciera esta operación, señores, para la Tierra del Fuego, resultaría un cánon anual de \$ 1 000 000; pues bien, que se establezca directamente un contrato sobre esta base y se evite la subasta pública. ¿Qué los extranjeros podrán dar más? Eso no es seguro, ni siquiera probable, como lo acaba de demostrar la subasta de Peña Grande. Y yo os pregunto, ¿valdrá la pena de exponerse, por uno o dos pesos más, a desviar hacia playas extranjeras el río de oro que hoy viene a las nuestras? Por unas pocas libras más de ingresos probables, las arcas fiscales sustraerían diez millones de pesos oro a la economía nacional, vendría una baja proporcional del cambio y el propio Estado tendría que desembolsar mayores sumas para todos sus consumos del extranjero. ¡Famosa previsión la de nuestros estadistas!

Diez millones anuales que se irían a formar las economías de trabajadores ingleses o alemanes; diez millones anuales que en manos de gentes más poderosas servirán para aumentar los ganados en Australia o extender la superficie regada en Egipto. No,



señores, que no se nos arrebate esto que es nuestro, porque lo hemos descubierto, conquistado y dos veces conquistado; porque esos campos representan los ahorros nacionales, el incremento de nuestro progreso agrícola y hasta, o mejor dicho, sobre todo, el mejoramiento de nuestra moneda.

Vendrá la corriente marítima del canal de Panamá y si nuestras riquezas naturales están en manos extrañas quedaremos reducidos al simple papel de guardianes de un tesoro ajeno y a lo sumo, como ya lo he dicho, de proveedores del ejército invasor. Todo esto debe cambiar y el próximo acontecimiento marítimo nos impone la siguiente fórmula económica: *nacionalizar las fuentes de producción.*

Por lo demás, señores, esta es la consecuencia lógica de la única teoría económica aceptable. Emilio de Laveleye ha dicho «*que cada uno goce del fruto integral de su esfuerzo y así podrá desarrollar con tranquilidad el máximo de energía que necesita el progreso*». El esfuerzo, en este caso, como lo habeis oído, es enteramente nacional: chilenos fueron los que incorporaron al progreso las regiones australes, chilenos los que revelaron nuestra riqueza en carbón, chilenos los que dieron a nuestro país el monopolio del salitre y por lo tanto la aplicación de la regla de estricta justicia del maestro que acabo de citar nos obliga a dejar en manos de chilenos la Tierra del Fuego, Magallanes, las minas de carbón y las salitre-

ras. Las conclusiones que se deducen de aforismos que son principios fundamentales, de axiomas, no tienen, no pueden tener observación de ninguna especie que los invalide. Llámese me boxer; en buena hora, acepto el calificativo, los boxers han hecho del Imperio Chino, desmoronado y podrido, la floreciente República de China.

¿Y qué argumento se nos hace a los nacionalistas? No tenemos capitales, es la gran frase de nuestros enemigos. Y bien, hagamos capitales entonces. Y ¿cómo se hace el capital? Nosotros los ingenieros, a fuerza de observación hemos llegado a una definición muy sencilla: materia más trabajo, igual capital, o, como decimos en nuestro lenguaje breve:  $M + T = C$ .

¿Qué capital tenía Abel? el hijo de nuestra madre Eva se entiende. Tenía buenas piernas, corrió un día tras de un cordero, tras de otro después y formó el rebaño que con el tiempo fué la riqueza de Jacob. Y ¿qué tenía el pícaro de Caín? Más fuerzas que Abel, vió cómo crecía el trigo y bajó a la llanura, rompió la tierra y se hizo labrador. Su prole maldita se fué a los campos del Norte del Asia y el esfuerzo primitivo se ha traducido hoy en los grandes cultivos de la Rusia y de la Siberia. Y aquel otro artista, Tubalcain, que se enriqueció haciendo instrumentos musicales, ¿qué capital tuvo? Su brazo para arrancar un poco de minerales a la tierra, mo-

delar un rústico crisol y hacerse un triángulo o unos platillos, timbales, tal vez!

Desde los tiempos primitivos hasta hoy las cosas no han cambiado. El capital de Urmeneta en Tama-ya resultó de la unión de la riqueza natural y de su esfuerzo; el capital que representan nuestras minas de carbón es fruto de la unión de Cousiño, Goyenechea y Errázuriz con las materias del subsuelo de Arauco; las riquezas que hoy tiene Magallanes es el producto de la suma de la energía de Cruz Daniel Ramírez y de los pastos de esas pampas.

Todo aquel que tiene una materia prima al alcance de su mano puede hacerse un capital; las proporciones de ambos elementos podrán variar pero su relación de unión permanece inalterable. Al hombre altamente colocado le bastará el simple esfuerzo de su cerebro aplicado a un pedazo de materia cualquiera una simple hoja de papel para hacer con ella un capital; a otros ménos favorecidos por la suerte les corresponderá movilizar mucha materia para hacerse de capitales, ejemplo, el leñador que tiene que descuajar muchos metros cúbicos de montaña para ganar unos pocos pesos. Pero el hombre de cerebro sin tener en qué ejercitarlo y el hombre de energía material sin tener a qué aplicarla no son capital de por sí como no lo es el brillante en bruto perdido en las arenas de Sud-Africa o del Brasil.

Tenemos, pues, señores, la materia prima, la ri-

queza natural del país y para crear el capital nacional nos bastará sumarle el esfuerzo nacional.

Y aquí viene, señores, el segundo argumento de nuestros impugnadores: no tenemos brazos. ¿Cabe semejante apreciación? Si los extranjeros encuentran trabajadores ¿por qué no los hemos de encontrar nosotros?

Yo os voy a dar una gran fuente de recursos en brazos; modifiquemos todas nuestras leyes aduaneras que hoy están protegiendo las industrias de transformación de materias primas extranjeras, hagamos leyes que protejan las industrias extractivas nacionales y en vez de tener millares de obreros ocupados en coser paños extranjeros, en cortar suelas alemanas o en enredar hilos de algodón norte-americanos podremos dedicarnos con mejor provecho para ellos y mayor beneficio para el país en sembrar, en extraer minerales o carbón y en elaborar salitre.

En esta materia de legislación económica hemos sido maestros en el arte de enredar y toda ella, so pretexto de proteccionismo ha resultado en abandono de nuestros recursos naturales y en protección de los industriales extranjeros. Habeis de saber, señoras, que esa lana de vuestros vestidos ha salido, tal vez de Magallanes y ha dado la vuelta por todos los talleres europeos antes de llegar a vosotras; hemos protegido las fábricas de tejidos y en él se usa como materia prima el hilo, que viene del extranjero, he-

cho por las lanas que nosotros mismos enviamos. Las suelas de vuestros zapatos, señores, son cueros de Valdivia que se exportan en bruto y que vuelven convertidos en suela para mejor suerte de nuestros zapateros. Nos damos así el placer de entregarle al extranjero una materia prima, que es nuestra, para que él con un pequeño gasto la transforme y nos cobre 5, 6 o 10 veces el valor que nos pagó. Tal es el absurdo de nuestras actuales leyes de protección que encarecen la vida y distraen brazos de las faenas que más interesan al país.

Y antes de abandonar, señores, este punto, me voy a hacer cargo de una última observación. Y bien, dicen nuestros enemigos, damos por admitido que se entregue el bien nacional al brazo nacional, ¿de dónde sacaremos el capital necesario para máquinas, construcciones y otras necesidades? Qué pregunta más inocente; pues de donde mismo lo sacan los extranjeros ¿Con qué le paga al Estado el extranjero que remata terrenos salitrales? Con bonos, señores, garantizados por la propiedad salitral; es ella, es la tierra la que proporciona el dinero necesario para levantar las oficinas salitreras. No es la linda cara de cualquier hombre cuyo apellido acaba en son o en ich, es la riqueza misma con que lo estamos favoreciendo, gracias a nuestra falta de plan económico. Lo mismo que ello tendrían ese crédito cualquier López, Ramírez o Fernández o si quereis nombres indígenas

Quilapán o Catrileo, siempre que lleven iguales garantías.

Nada hay, por lo tanto, que se oponga a esta imprescindible necesidad de propender a la nacionalización de nuestras fuentes productoras: el capital que necesitamos vendrá a nuestro poder cuando tengamos en nuestras manos la Pampa salitrera o el terreno pastoril; los brazos acudirán a nuestras faenas cuando los vayamos a buscar así como los buscan los extranjeros. Hasta aquí hemos proporcionado a los extraños todos los elementos para que obtengan los capitales y se hace indispensable que cambiemos de rumbo y entreguemos esos elementos a los chilenos, de este modo podremos fomentar una inmigración de obreros en vez de la corriente de patronos que hoy llega a nuestras costas.

Tan es efectivo que la tierra y sus productos forman el capital que estos últimos son la base que tiene el comerciante extranjero. ¿Con qué nos pagan nuestros pocos productos agrícolas de exportación? Nos los pagan con letras giradas a 90 días sobre las plazas europeas. Estas letras son un signo de crédito garantido por el artículo en viaje, artículo que llega al mercado europeo y se convierte allí en dinero mucho antes que la letra se venza. Este sistema existía cuando la navegación era a la vela por el Cabo de Hornos y se perpetúa hasta hoy con viajes cuatro veces más cortos. El producto llega a Europa en 30 días,

en ese plazo, recibe el exportador extranjero el valor de las mercaderías que ha entregado, y la letra sólo se vence a los 90 días. Es un anacronismo que a nosotros nos perjudica y que es sólo en beneficio de los que viven del esfuerzo nacional.

Esta fórmula de nacionalización de las fuentes de producción no puede ser algo absoluto e inquebrantable; es un desiderátum a cuyo máximum debemos tratar de acercarnos. La aplicación completa de este principio sería un fracaso por cuanto hay muchas industrias para las cuales aún no estamos preparados, tanto por falta de crédito, como por nuestra ninguna preparación técnica. Un ejemplo: La industria del fierro, que a primera vista aparece posible como industria nacional, dado el bajo precio a que pueden reunirse en un mismo punto los minerales y las leñas que poseemos, requiere grandes capitales para establecer los hornos y las maquinarias de elaboración del primer producto y, sobre todo, competencia especialísima. Hoy por hoy, no resulta así la industria del fierro una industria nacional; necesitamos adquirir los capitales y la competencia necesaria.

Aparte de estas grandes industrias y de otras pocas que están en las mismas condiciones, hay otras que necesitan elementos de crédito que están al alcance nuestro y para las cuales tenemos ya preparación técnica suficiente. A estas particularmente, me refiero. Y aun en este caso, no soy partidario de la

nacionalización absoluta; este exclusivismo traería la muerte de las iniciativas, y en definitiva una especie de paralización del progreso. En todo orden de ideas, soy partidario de las soluciones de libertad y no admito para ello otras limitaciones que aquellas que resulten del bien entendido interés general. Dentro de este criterio, que es el que dicta nuestras leyes de protección de los débiles, caben disposiciones que tiendan a vigorizar nuestro organismo económico; el régimen de libertad absoluta nos entregaría poco a poco al dominio exclusivo de los poderosos y jamás podríamos llenar el ideal de tener capitales nacionales. Si todos los terrenos salitreros fueran explotados por extranjeros, las utilidades de esa industria irían a enriquecer a sus propios países; si la Tierra del Fuego no estuviera en poder de nacionales, los dividendos que esta explotación procura servirían de fondos de ahorro a pequeños capitalistas de naciones extrañas.

Lo que yo pido, lo que yo predico, lo que yo reclamaré siempre es que adoptemos una norma general de política que ponga al alcance de los nacionales las fuentes de producción a fin de ir formando el capital nacional, que nos independice poco a poco del crédito extranjero. No rechazo, por supuesto, la participación de capitalistas y de obreros de otras nacionalidades; lejos de eso, la deseo como un estímulo y como una enseñanza.



Si esas leyes, debidamente maduradas, no llegan a dictarse, si no ponemos al alcance de los que viven en Chile y aquí perpetúen sus familias las riquezas naturales del suelo, seguiremos viviendo la vida lánguida de hoy, que es más de simple mantenimiento que de progreso efectivo.

Yo deseo que se estudien leyes, de tal modo consultadas, que vengan a nivelar las desigualdades que existen entre chilenos y extranjeros, sin que ésto llegue a importar una eliminación completa de estos últimos.

Leyes de esta naturaleza podrán darnos el capital nacional, de modo que cuando necesitemos acudir al crédito, sea para negocios privados, sea para otros de interés público, podamos pedirlo a nuestros propios hombres de trabajo, sin acudir a Londres o Hamburgo.

En este sentido mi fórmula *materia más trabajo, igual capital* es perfectamente exacta; el consorcio de ambas cosas, su matrimonio fecundo, se realiza por intermedio del crédito y es a esta realización del crédito nacional a la que queremos llegar los nacionalistas, cuando pretendemos que se entreguen a los nacionales las salitreras y los terrenos del Estado.

No desconozco la importancia de este lazo de unión; al contrario, le atribuyo elevado valor, puesto que mi último anhelo, en el desarrollo de esta teoría, es el crédito nacional, base única de la verdadera independencia nacional.

Convengamos, pues, en mantener viva esta campaña de nacionalización, en la plataforma de nuestro acuerdo, teniendo como desiderátum el formar el crédito nacional. Si esta campaña se hiciera día a día, la opinión ya estaría formada; sería uno de esos tópicos que nadie discute y no tendríamos necesidad de acudir a los grandes gestos y a los grandes repiques de campana en los raros días en que se colocan en el tapete de la discusión cuestiones tan importantes como el remate de Peña Grande o el del arriendo de los campos de Tierra del Fuego.

Si esta campaña estuviera hecha, si fuera la obra de un apostolado, no se producirían discusiones alrededor de estos puntos; el Gobierno, sabiendo que interpretaba la opinión, habría preparado un proyecto de ley adecuado para el remate de terrenos salitrales, y, por medio de la propaganda de la propia riqueza que ofrecía en subasta, habría estimulado a los nacionales a agruparse en sociedades grandes o pequeñas, en las cuales pudieran invertir sus economías, y les habría permitido, además, organizar su crédito en el extranjero.

Si este espíritu nacionalista estuviera tan encarnado en nosotros, como la idea de la Patria, no se habrían producido vacilaciones alrededor del negocio de Tierra del Fuego; se habría visto que era una empresa en terrenos nacionales, iniciada por chilenos y cuyas utilidades se pulverizan, por decirlo así,

entre los miles de accionistas que se dividen el capital. Con este criterio, y con la base cierta de los balances de largos años, se habría fijado el valor efectivo de las tierras que se van a arrendar, y, por consiguiente, el canon de arrendamiento que les correspondía y se habría ofrecido a los actuales ocupantes, por el único precio que era justo obtener, la facultad de continuar en la explotación de un bien que es fuente de grandes recursos particulares y cuya posesión por chilenos constituye una seguridad para el Estado.

Así, señores, el estudio que hemos venido haciendo nos impone en el orden comercial, en vista del próximo acontecimiento de la apertura del Canal de Panamá, un programa económico bien definido y que no es otro que el siguiente:

- 1.º Nacionalización de las fuentes de producción;
- 2.º Reforma de nuestras leyes proteccionistas en el sentido de proteger nuestras industrias extractivas o las de transformación de materias primas nacionales;
- 3.º Como consecuencia lógica de las dos anteriores, independizarnos de los fletadores extranjeros, nacionalizando la red de ferrocarriles y creando la marina mercante nacional.
- 4.º Llegar por estos medios a la organización del crédito nacional.

\* \* \*

Establecido así este programa económico, debemos ver el rumbo que nos traza la nueva vía marítima por lo que hace a nuestras relaciones internacionales.

Salvo ligeras excepciones, los problemas de las cancillerías son, principalmente, problemas comerciales. Bajo este punto de vista examinaremos la situación de riquezas de los países vecinos.

Si la producción de ultra cordillera es de diferente naturaleza de la nuestra, parece lógico que haya una tendencia a estrechar relaciones comerciales con un país que tiene lo que nos hace falta y que necesita lo que nosotros producimos. En este caso se impone un tratado comercial que estreche nuestras relaciones y que haga activa y eficaz una corriente comercial que a todos beneficia.

Si, por el contrario, nuestros limítrofes producen lo mismo que nosotros y no necesitamos de sus productos, ni ellos de los nuestros, será necesario hacer tratados que defiendan a nuestros productores; pero que, al propio tiempo, den facilidades a los mediterráneos para evacuar sus productos y llevarlos a los centros de consumo. Estos tratados comerciales, en este segundo caso, serán ciertamente benéficos para

nosotros, pues desarrollarán nuestros establecimientos marítimos y nuestra marina mercante.

ZONA DE ATRACCION DE VALDIVIA

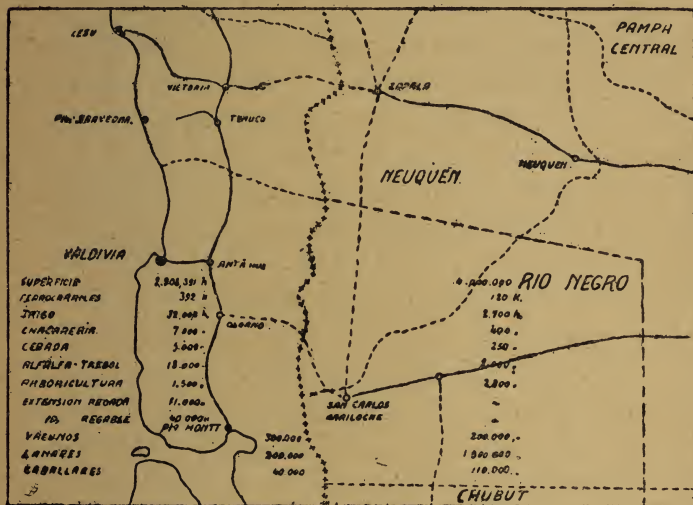


FIG. 3

Es fuera de duda que las soluciones no serán tan concretas como en los casos enunciados, que habrá de todo: productos similares y productos particulares de cada país; pero, como lo acabamos de ver, los tratados comerciales se impondrán siempre por el doble motivo de importar, en el primer caso, una verdadera adquisición de riquezas para el país y, en el segundo, un estímulo poderoso para su desarrollo comercial.

Sólo un estudio comparativo de las riquezas de las zonas limítrofes puede darnos datos completos sobre el particular. Vamos, señores, a practicar juntos este estudio.

En el mapa que veis proyectado (véase figura 3) aparece nuestro puerto de Valdivia; con una orla roja hemos señalado la zona nacional que sirve: corresponde a las provincias de Valdivia y de Llanquihue. Mas allá de la cordillera podeis ver una extensa región orlada de verde: es el territorio argentino que encontraría más ventajas para su comercio, en nuestras costas que en el puerto de San Antonio, en el golfo de San Matías.

Sería largo explicaros como he calculado esta zona de atracción y sólo me limitaré a deciros el principio general en que me he fundado. Desde nuestros puertos hasta la cumbre de la cordillera, o mejor dicho hasta el nivel del paso elegido, se necesita gastar una suma de energía para arrastrar un peso por la línea férrea y para salvar la diferencia de nivel; desde la cumbre hasta un punto ideal en el territorio vecino, siendo la línea de bajada, sólo se necesita vencer la resistencia propia de la vía y del material. Estas dos cantidades nos dan el gasto total de energía para llegar hasta determinado punto en la República Argentina. Ahora bien, comprenderéis que para subir desde los puertos del Atlántico hasta ese punto se necesite una suma de trabajo

proporcional a las resistencias de arrastre y a la diferencia de nivel. Resulta así, señores, que el punto que buscamos, o sea el que tiene igual gasto para importar sus mercaderías por uno u otro mar, será el que resulte de un cálculo en que igualemos estos gastos.

Rápidamente, para no perturbar a las señoras, os diré que si llamamos  $R$ ,  $R'$  y  $R''$  las resistencias totales de estas tres secciones y  $D$ ,  $D'$  y  $D''$  sus largos respectivos, tendremos una ecuación que diga:

$$RD + R'D' = R''D''$$

De nuestro lado conocemos todos los factores de resistencia, de altura y de distancia que nos dan  $RD$ ; del lado argentino conocemos igualmente estos datos y poseemos además la suma de  $D'$  y  $D''$ , o sea la distancia entre el puerto del Atlántico y la cumbre, podemos así determinar los valores  $D'$  y  $D''$ .

Con arreglo a este método precisamos la distancia que puede recorrer un tren chileno en la pampa argentina, haciendo un gasto igual al de un tren argentino que venga del oriente; comprendereis que las mayores distancias de nuestros vecinos compensarán las mayores alturas que tenemos que salvar, produciéndose así una zona de penetración natural. Las ventajas mercantiles en uno y otro lado ensancharán o reducirán esa zona; la tarifas ferrocarrileras y los

derechos aduaneros modificarán sus límites; pero el hecho inamovible, el que resulta de vencer a la naturaleza solamente, tarea propia del hombre, es el que os indica esa carta; otro límite resultará de la lucha del hombre con el hombre, lucha que esteriliza y que se debe evitar.

Debemos pues ver si, en este caso, la conveniencia de los hombres es la lucha o la buena amistad y si puede alterarse la conclusión teórica que nos indica que un tren, saliendo de Valdivia, puede recorrer hasta 210 kilómetros sobre el ferrocarril argentino de San Carlos de Bariloche a San Antonio. Examinad las cifras inscriptas en la proyección: vereis que mientras nosotros tenemos 37 000 hectáreas sembradas de cebada y trigo, ellos sólo tienen 950 en la región de Neuquén, Río Negro y Chubut que encuentra ventajas en salir por Valdivia. Mientras nosotros tenemos 7 000 hectáreas de chacarería, ellos tienen apenas 400. Poseemos más vacas que ellos en esa zona y, en cambio ellos tienen más ovejas, acusando este último dato la pobreza relativa de esos campos y las condiciones de su clima.

Y notad, señores, que aún podemos cuadruplicar la extensión regada de esas provincias y extraer no sólo lo que necesitamos para nuestra población creciente sino un exceso que exigirán las poblaciones de ultra cordillera.

No hay, por lo tanto, contraposición de intereses:



hay armonía y es fuera de duda que los hombres tendrán que fijar el límite que la naturaleza impone.

Veis esa línea que va desde Bariloche a Zapala: es el futuro longitudinal de la sección cordillerana de la Argentina. Por él vendrá a Valdivia una gran

ZONAS DE ATRACCION DE TALCAHUANO Y LEBU

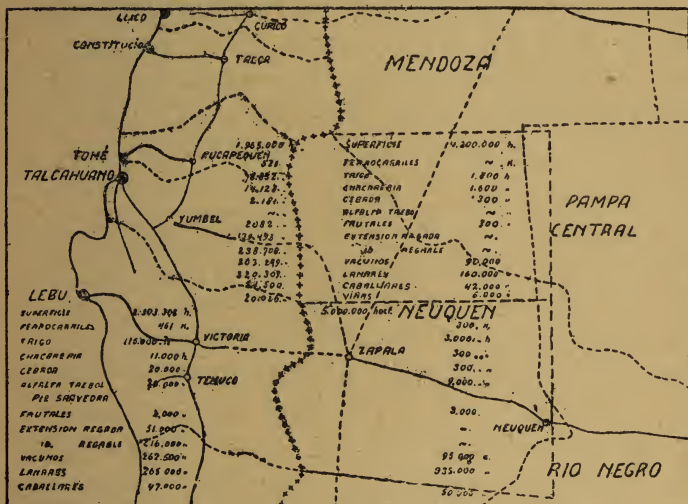


FIG. 4

parte de la producción de Neuquén; toda aquella que no encuentre salida más ventajosa por otro de nuestros puertos.

Sigamos en nuestro viaje al Norte; os ruego que examineis en esta proyección (véase figura 4), la conexión de Lebu con la República Argentina. La vía

férrea de Lebu llegará a los pasos del Arco o de Pino Hachado, por Sauces, Traiguén, Victoria y Curacautín, para unirse con el ferrocarril que viene desde Bahía Blanca a Zapala por el valle del Río Negro. Esta es la zona más ancha de nuestro territorio sur, la punta de Arauco es nuestro cabo más occidental y no es extraño que disminuya nuestra capacidad de penetración relativa. En el caso anterior sobre 1 010 kilómetros de Valdivia a San Antonio nos correspondían 210, o sea próximamente un 20%; en el presente sobre 1 545 de Lebu a Bahía Blanca nos corresponden 228 o sea un 15%, debido a la circunstancia anotada, Así y todo, señores, podemos llegar casi hasta la confluencia del Limay y del Neuquén y llevar toda nuestra producción agrícola en exceso a un campo que sólo tiene 3 300 hectáreas de cereales y 300 de chacarería contra 135 000 y 11 000 respectivamente poseemos nosotros.

¿No es verdad, señoras, que estos datos son halagadores y que estais satisfechas de ver cuanta riqueza encierra nuestro pequeño Chile? Y vosotros, señores, ahí teneis un campo para el esfuerzo nacional: en la zona de atracción de Lebu se pueden regar aún 216 000 hectáreas o sea cuadruplicar los terrenos actualmente regados.

Os llamaré brevemente la atención sobre las cifras que indican las existencias de ganados: tenemos tantas ovejas como ellos y muchas vacas en exceso.

Aquí, como en el caso de Valdivia, los países se completan y se impone la estrecha unión de los hombres de trabajo.

Veis como el futuro ferrocarril cordillerano se prolonga desde Zapala, a través del Neuquén y de Mendoza, hasta San Rafael; pues bien ¿que carbón van a quemar sus locomotoras? El de Arauco, señores, cuyas minas serán los proveedores naturales de esa extensa red de ferrocarriles? ¿A cuanto podrá ascender ese consumo? Difícil es precisarlo; pero tomando en consideración lo que gasta el ferrocarril de Antofagasta, 70 toneladas por kilómetro, se puede prever que la red argentina de ferrocarriles de cordillera pedirá a nuestras minas unas 150 000 toneladas por año. La industria privada acudirá también en busca de nuestro combustible y ahí teneis, señores, un espléndido porvenir para Chile productor y una seguridad de desarrollo para la Argentina.

Por esas mismas vías irán nuestras maderas a ser durmientes de sus ferrocarriles, vigas en sus construcciones y toda clase de objetos útiles. Hoy quemamos nuestros bosques mientras nuestros vecinos pagan la madera a precio de oro; mañana la mutua conveniencia nos enseñará a no convertir en cenizas y humo una riqueza tan preciosa.

Ved, señores, en esta proyección (figura 4) como deslindan las zonas de Lebu y de Talcahuano. A Zapala, igualmente, llegará el trasandino que, por An-

tuco y San Rosendo, baja hasta Talcahuano y que va a compartir con la línea de Lebu la zona del Neuquén y a servir al propio tiempo una parte de Mendoza. A riesgo de ser majadero os invito a comparar cifras: 2 100 hectáreas de cereales tienen del otro lado y más de 80 000 tenemos nosotros; 1 600 hectáreas cultivan de chacarería y nosotros más de 14 000 y aún nos queda en esas provincias un paño de tierra por regar de 238 708 hectáreas.

Ahí principia la región vinícola de ambas vertientes: ellos tienen 6 000 hectáreas de viñedos y nosotros 20 000. Como veis, nuestros productos les hacen falta y nosotros no necesitamos de los suyos. Se impone así, por mutua conveniencia, la necesidad de un consorcio de intereses.

Sigamos aún, señores: el ferrocarril que une a Buenos Aires con San Rafael está indicado para subir hasta el Planchón y bajar en seguida por el valle de Mataquito hasta Llico. Entre puerto y puerto hay 1 737 kilómetros y nosotros podríamos llegar hasta 493 kilómetros de la cumbre o sea más allá de San Rafael. Esto deja a nuestro puerto un sector de influencia hasta los deslindes de San Luis, por el oriente, como podeis verlo en la proyección (figura 5) y, por el norte, toma una gran sección servida por el ferrocarril argentino Great Western.

Igual compensación tenemos aquí como en el sur: a sus tres mil hectáreas de cereales oponemos noso-

tros mas de 112 000 y a sus 9 000 de chacarería cerca de 38 000 y, como veis, aún podemos regar en esa zona unas 266 000 hectáreas.

Ellos poseen 38 000 hectáreas de viñas contra unas 20 000 que tenemos nosotros: allá va la dife-

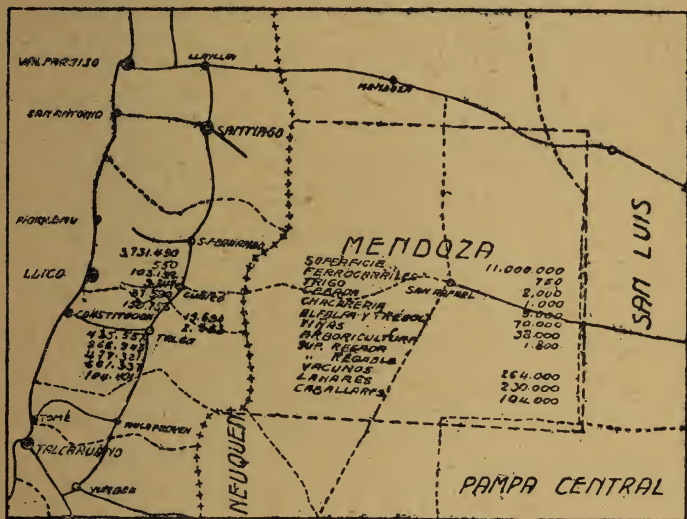


FIG. 5

rencia con la que hemos constatado a favor nuestro en el estudio de Talcahuano.

Así, señores, hasta este punto nada se opone a una estrecha unión comercial con la República Argentina: nosotros tenemos cuanto a ello les hace falta: cereales, chacarerías, maderas y carbón. Y no se me objete que podrán surtirse de trigos en las provin-

cias orientales de su propio país: el mercado del trigo es mundial y la Argentina necesita todo el que pueda producir para servir a los consumidores del Atlántico. Será para ella un espléndido negocio recibir de Chile el que consumen en las faldas de la cordillera y tener su equivalente para exportarlo; se beneficiará con el mejor precio en sus puertos y economizará fletes.

La naturaleza impone a los habitantes de ambas vertientes de la cordillera un acercamiento definitivo: este ha existido siempre y sólo llegó alterarse en una época crítica de la diplomacia sud-americana. Y yo, señores, atribuyo esa perturbación, como causa principal, a nuestra falta de comunicaciones. Cuando era uno mismo el instrumento de transporte, el lomo de la mula, venían de Mendoza y del Neuquén a nuestros valles y sólo se ha desviado la corriente por la construcción de ferrocarriles al Atlántico. Así, restablecida la uniformidad de transportes, unidos nuestros puertos por ferrocarriles a los puertos argentinos, volverán los pueblos a buscar sus mercados naturales.

Ved, señores, que inmenso progreso para nuestro continente; los argentinos, aprovisionándose en las mejores condiciones de economía y nosotros, mejorando nuestros cultivos, regando el millón de hectáreas que aún podemos regar con nuestros ríos, convirtiendo en dinero las maderas que hoy se hacen



FIG. 6.

humo, enviando a la Argentina nuestros carbones y ofreciéndoles nuestros puertos para economía de sus importaciones.

De este modo nuestro pequeño Chile manifestará la riqueza de su territorio y la demostración objetiva que acabais de ver, se traducirá en una prueba práctica que establezca que, si valemos uno por la extensión territorial, valemos tres, por lo menos, por la calidad de los terrenos. Y este es el Chile que se ve, señores; en cuanto al que no se ve, a sus riquezas mineras, ya habéis oído lo que significa la región carbonífera y en breve os dareis cuenta de su riqueza minera.

Pero, antes de llegar a ella, detengámonos un instante sobre Valparaíso. Veis (figura 6) su zona de atracción nacional y, en las vertientes de Uspallata, hasta San Luis, dibujado su sector de influencia en la Argentina. Ese sector es la antigua Cuyo que hacía su comercio en nuestro puerto y que se alejó de él tan sólo cuando la falta de uniformidad de transportes lo llevó a Buenos Aires. Construído el Trasandino de Uspallata, en forma racional, podrán nuestros trenes llegar 150 kilómetros más allá de Mendoza y se restablecerá un comercio que era de recíprocas ventajas.

Si examináis los datos de producción de ambas zonas, chilena y argentina, vereis que hay cierta similitud y esta circunstancia, que aquí sólo se presenta,



es la que ha demorado las convenciones comerciales. En estas latitudes se produce una transición: los terrenos argentinos se han venido mejorando desde el sur y los nuestros se van haciendo desiertos hacia el Norte, encontrándose en esta zona una relativa igualdad. Nuestros hombres, que han observado un horizonte corto, se han atendido a esta circunstancia para paralizar una corriente comercial provechosa.

Espero que la sana doctrina se impondrá y que, sin abandonar nuestras prácticas proteccionistas racionalmente interpretadas, enmendaremos los yerros del pasado. En este caso especial se impone al Gobierno la obligación de transigir sus dificultades con la empresa del Trasandino por Juncal, estableciendo como condición indispensable la reforma de sus líneas en condiciones que aseguren permanentemente un tráfico de tarifa moderada. En estas condiciones, Valparaíso llegará a un desarrollo cuyos límites están fuera de toda previsión.

Poco o nada nos ofrece para un intercambio fácil la región que sigue al Norte de la que acabais de ver. La cordillera se levanta rápidamente de nuestro lado y mucho menos en su vertiente oriental; los trasandinos no resultan favorables, y nuestra zona de influencia se limita. Un poco más al Norte, las pendientes se comparten mejor y ya a la altura de Copiapó cabe otro trasandino. Es el que veis en esa

proyección (figura 7); vá por Caldera, Copiapó y Piquios, en buca de Valle Ancho para bajar hasta Tinogasta y empalmar allí con los ferrocarriles que llegan al Rosario a través de las provincias de La

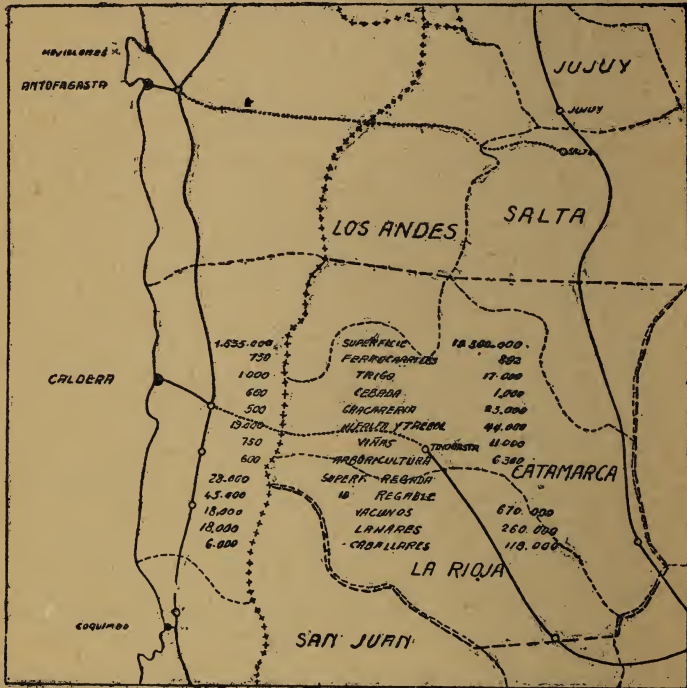


FIG. 7.

Rioja y Córdoba. De Caldera a Rosario hay 1 729 kilómetros y nuestro ferrocarril puede penetrar 349 kilómetros en territorio argentino.

La proyección os muestra la zona de atracción que

le corresponde: Catamarca y parte de La Rioja, de Salta y del territorio de Los Andes. Veis como aquí se invierten los papeles: nuestra energética provincia de Atacama, que puede producir unas 12 000 toneladas de cobre por año, o sea más de \$ 12 000 000 de 18 peniques y tal vez la mitad de esta suma en oro y plata, no tiene producción agrícola para el sustento de la población que requieren estas faenas y, en cambio, la región limítrofe las tiene en abundancia. Conclusión evidente, señores: armonicemos nuestros intereses y, si nosotros podemos alimentar la región argentina del sur, dejemos, para beneficio nuestro, que los argentinos contribuyan a la producción de nuestra zona minera.

¿Veis un poco más al norte, en esa misma proyección, el ferrocarril de Mejillones a Salta? Pues las condiciones son idénticas: nuestro desierto de Antofagasta que produce \$ 180 000 000 oro, en salitre, unos \$ 10 000 000 en cobre y una buena suma en plata y oro, apenas si tiene un poco de verdura en Calama. Mientras tanto Salta y Jujuy superabundan de lo que a nosotros nos falta.

La unión aduanera entre Chile y la Argentina, consecuencia lógica de este estudio, abaratará la vida en ambos países, armonizará sus fuentes de producción; nosotros cultivaremos más cereales en el sur y explotaremos más minas en el norte y ellos criarán

más ganados en el sur y cultivarán más trigo en el norte.

Una rápida mirada a estos cuadros os hará ver que nuestros puertos llevan su influencia a Jujuy, Salta, Catamarca y la Rioja, que aquí se estrecha hacia la cordillera nuestra acción, salvando la provincia de San Juan y parte de Mendoza, para dilatarse en seguida, por el Neuquén, hasta San Luis y Pampa Central, tomando gran parte del Río Negro y del Chubut.

Esto será cierto, señores, si nuestros puertos quedan tan cercanos de los mercados del norte como los puertos argentinos. Pues bien, visteis al comenzar esta conferencia que el canal de Panamá nos deja favorecidos y, por consiguiente, se imponen estas zonas de atracción y las consecuencias que hemos sacado para el progreso sud-americano. Apartarse de ellas sería buscar la razón de la sin razón, lo que es obra, más que de locos, de necios.

Ya oigo decir, ¡y qué haremos con nuestro pasto ¡qué con nuestros ganados! Es claro que nosotros tendremos la preferencia en el mercado y que sólo nos vendrá el déficit. Y si tenemos sobrante ya le buscaremos empleo: ahí está el Perú que tiene lo que no tenemos y carece de lo que nos sobra. Pues si nos sobra pasto, al Perú con él. Y si sobra aún, a dárselo a las vacas lecheras, en invierno, para que no valga un peso el pocillo de lo que llamamos leche, a

cuidar ganados a pesebrera y a fabricar los quesos

FERRO-CARRILES INTERNACIONALES

ZONA de ATRACCIÓN de los PUERTOS de ARICA y ANTOFAGASTA.

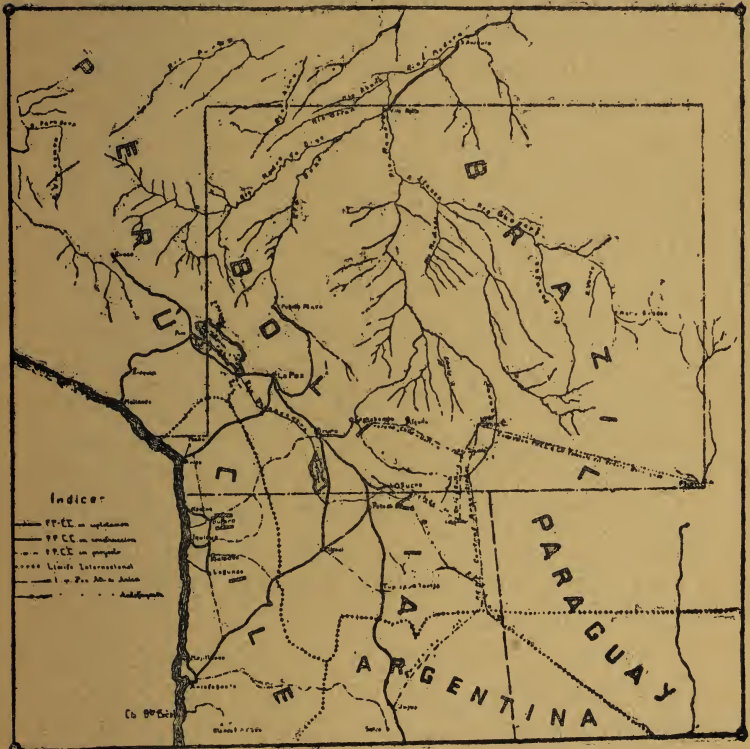


FIG. 8.

finos, y la mantquilla que hoy traemos del extranjero. ¡Que nos sobra aún! pues ese campo lo planta-

mos de duraznos, de manzanas, de perales, hasta de membrillos, y cuando aquí estemos hartos de frutas, desde Febrero hasta Mayo, le mandamos el sobrante a los yankees por Panamá. Se las comerán todas, y como son glotoncillos, cada día nos pedirán más. Se impone la industrialización de nuestra agricultura.

Antes de sacar conclusiones definitivas debemos tender la mirada hacia el norte y ver la situación de nuestros puertos que resultan, en cuanto a distancias, los más favorecidos por el canal de Panamá. En esa proyección (fig. 8) veis el ferrocarril que desde Antofagasta sube a la Paz por Oruro, y veis el otro que desde Arica, serpenteando por el valle de Yuta, sube hasta la capital boliviana. Entre Arica y Antofagasta, por esta vía, hay unos 1 591 kilómetros, quedando el punto que tiene que correr igual distancia para ir a cualquiera de los puertos a unos 128 kilómetros al sur de Oruro. Así veis una línea roja, más o menos a esa distancia, que marca el deslinde de las zonas de atracción de nuestros grandes puertos del Norte.

Ya sabeis hasta donde ejerce su influencia Antofagasta por el sur, hasta empalmar con el sector de Caldera, y ahora veis su límite norte y, en cuanto a su límite oriental es la prolongación de la línea de Caldera.

Para fijar la zona de Arica os ruego os fijeis un poco en el curso de los ríos: allá, arriba, veis a Villa

Bella, sobre el Madera, formado por el Beni y el



FIG. 9.

Mamoré. Más abajo de Villa Bella, veis al río Ma-

dre de Dios entrar en el Beni y el Guaporé e Itenes entrar en el Mamoré. Pues bien, todos esos ríos son navegables y concentran en Villa Bella la producción que viene de Matto Grosso, en el Brasil en las cercanías del Itenes; desde Santa Cruz, en Bolivia, en las nacientes del Mamoré y desde Puerto Pando, al Norte de La Paz, en el curso del Beni.

Podremos apreciar la zona de atracción de Arica, estudiando las diferentes salidas de esos puntos de concentración comercial. En el gráfico que voy a proyectaros, podeis seguir estas distancias (fig. 9).

Desde Villa Bella se sale al puerto brasilero de Pará, navegando no menos de 2 200 kilómetros por el Madera y el Amazonas. La navegación es difícil, por el clima y por los saltos de los ríos, *cachuelas*, como los llaman en esos países. Las tarifas son caras y la travesía es lenta. Desde el Mamoré a San Antonio no hay menos de 12 saltos en unos 150 kilómetros.

Ahora bien, una vez construída la línea boliviana de La Paz a Puerto Pando, le bastará a la mercadería navegar unos 1 000 kilómetros por el río Beni y subir a La Paz por Puerto Pando para llegar en seguida a Arica con un trayecto de unos 720 kilómetros. Total de distancia de Villa Bella a Arica, unos 1 700 a 1 800 kilómetros contra 2 200 a Pará. Así, todos los productos del Madre de Dios, del Beni, del Mamoré y del Itenes, que acuden a Villa Bella para



ir al Atlántico, tendrán ventajas, en un porvenir no lejano, para buscar nuestro puerto del norte.

Veamos ahora ese futuro centro americano: Santa Cruz. Para venir a Arica, por Oruro y La Paz, tendrá un trayecto de 1 397 kilómetros de ferrocarril y para llegar al Rosario, por Sucre, Potosí y Tupiza, le será necesario recorrer 2 491 y, si desea comerciar con Buenos Aires, deberá correr aún unos 300 kilómetros más. No hay duda, señores, que Santa Cruz encontrará su mercado en el Pacífico. Si quisiera hacer de Río Janeiro su centro comercial, le serían necesarios no menos de 2 450 kilómetros de un ferrocarril ideal por Matto Grosso. En cuanto a la ruta del Pará, por el Amazonas, ya sabéis que tiene el pie forzado de Villa Bella, punto atraído por Arica.

Así desde Santa Cruz al norte, hasta la confluencia del Beni y del Mamoré, hay un extenso territorio que sólo espera la habilitación de nuestro puerto del norte para entrar de lleno a la vida del progreso.

Y por el oriente ¿hasta donde podrá llegar la benéfica influencia de nuestros establecimientos marítimas? Ved las distancias de Matto Grosso: Río Janeiro aparece favorecido con un trayecto de 1 600 kilómetros que es un mínimo; habría así unos 3 000 kilómetros de Arica a Río y por consiguiente la influencia de nuestro puerto llegaría hasta la mitad de la línea Santa Cruz-Matto Grosso. Entre Buenos Aires y Matto Grosso, si llegara a establecerse una

línea férrea, tendría ciertamente más de 2 000 kilómetros, distancia casi igual a la que habría hasta Arica.

Ahora si sumais las distancias Arica-Santa Cruz-Rosario, 3 000 kilómetros más o menos, vereis que la influencia nuestra llega tal vez hasta unos 200 kilómetros al sur y al oriente de Santa Cruz.

Tales son los límites del sector que le corresponde al puerto de Arica, verdadera llave del progreso de una riquísima porción sud-americana.

Nobleza obliga, señores, y así nuestro Gobierno que sabe interpretar los anhelos de la opinión nacional en orden a la incorporación definitiva de las provincias del norte, comprende también sus responsabilidades ante el progreso universal y se ha apresurado a fundar en Arica un puerto que será de los primeros del Pacífico, sino el primero. Ya está terminado el ferrocarril al Alto de La Paz; pronto será un hecho su llegada a La Paz misma y en breve tiempo su conexión con el ferrocarril a Yungas, o sea al Beni y al Amazonas.

Tienen pues nuestros vecinos ancha salida para su rica producción y si no llega a bastarles Arica, ahí está Antofagasta y, si aún su riqueza fabulosa exige otro puerto, se habilitará Iquique con un ferrocarril hasta Santa Cruz, por Oruro. Este último acorta considerablemente las distancias, porque, como podeis

verlo, una misma recta une a Iquique con esos grandes centros del interior americano.

Así veis, señores, como aquí se armonizan intereses chilenos y bolivianos: nuestra es la puerta que les brindamos sin reticencias; suyas las riquezas que podrán extraer y fletar en las condiciones más económicas posibles, gracias a nuestros ferrocarriles y a nuestros establecimientos marítimos. Aquí, como en el sur, se impone la misma solución: el acuerdo comercial fundado en las recíprocas ventajas.

Una gran empresa se funda, señores, para unir los ferrocarriles del Atlántico con los del Pacífico; una sola red enlazará Río, Montevideo, Asunción, Buenos Aires, Matto Grosso, Santa Cruz, La Paz con Antofagasta y Arica. ¡En buena hora! Eso es lo que necesita el progreso sud-americano.

Esas vías férreas en proyecto no podrán alterar los límites naturales y al recorrer los grandes valles que van al Atlántico dejarán siempre la parte superior de esas regiones bajo el control de los puertos del Pacífico. Volvamos a examinar la zona de atracción de Arica (figura 8); veis en las vecindades de Sucre formarse los ríos que, por el Norte, van a convertirse en el Amazonas y, por el Sur, son los elementos de la hoya del Plata; ya habeis visto que parte nos corresponde. Ved allá, al Poniente de Matto Grosso, como las fuentes de Itenes, tributario del Amazonas, se acercan a las del Paraguay; pues bien, vendrá un

día en que se haga un canal que una esos ríos y en que sea posible navegar por el interior de América desde Montevideo a Pará, remontando el Plata, el Paraná y el Paraguay y bajando por el Itenes o Guaporé, el Mamoré, el Madera y el Amazonas.

Y bien, señoras, vuestros padres, vuestros esposos, vuestros hermanos y vuestros hijos, menos favorecidos por la fortuna, han construído otro río de acero que va desde Puerto Montt hasta La Paz y que gracias a la progresista nación boliviana llegará hasta el Amazonas. Es este río de acero quien nos asegura la línea de influencia que hemos trazado y que baja desde Villa Bella, en el Amazonas, hasta el Chubut, pasando por Santa Cruz, Salta, Catamarca, la Rioja, San Rafael y Bariloche.

Ahí teneis el territorio americano sobre cuyo progreso tenemos grandes responsabilidades. Felizmente, señores, como lo habeis visto, son comunes, son armónicos los intereses nuestros y los de Bolivia y Argentina y así no será difícil que se pacten tratados comerciales que aseguren un programa eficaz de engrandecimiento común.

El canal de Panamá, que favorece a nuestras costas, hará más sensible estas ventajas de nuestros puertos y, no lo dudo, los arreglos se impondrán como se impone la luz a las tinieblas.

Una franca unión aduanera, el *Pluribus Unus*, de la América del Sur, he ahí la resultante lógica del

estudio que venimos haciendo y que traza el rumbo definitivo de nuestra política internacional.

Así, nos corresponde construir nuestros puertos, fomentar los trasandinos y establecer la duradera, la definitiva paz sud-americana sobre la base incommovible de nuestros derechos y, teniendo como altísimo punto de mira el interés sud-americano; y lleno este programa, preparémosnos para recibir el fruto de nuestro esfuerzo, entregando las fuentes de producción nacional al esfuerzo nacional y estableciendo una marina mercante propia que distribuya nuestros productos en nuestros propios centros de consumo y que concentre en los grandes puertos el exceso que destinemos a la exportación.

He ahí, señores, el programa lógico que resulta del estudio del canal de Panamá y de su influencia. El se impondrá tarde o temprano porque tiene todo el vigor de un estudio hecho sin pasión, a la luz de la sola razón y con el auxilio de esos amigos que no engañan: los números.

\* \* \*

Este ensayo no está completo, hemos estudiado el negocio con los factores que a nosotros nos interesan y nos falta que tomar en cuenta a los propietarios del Canal.

Si recordais las primeras frases de esta conferen-

cia, tendreis presente que la nueva ruta marítima servirá principalmente para las comunicaciones de ambas costas de los Estados Unidos. Sólo el sobrante se utilizará para nuestro litoral. Ahora bien, la República del Norte, que ha construído esa obra, ha declarado costas de cabotaje las nuestras, buscando así la protección de su propia marina mercante y es fuera de duda que será el comercio norte-americano el que triunfe en estos mares. Y su triunfo será definitivo si se le ofrece una penetración facil al continente. Esta ventaja la obtendrá gracias a nuestras obras marítimas y a nuestros trasandinos y, por consiguiente, debemos exigir una compensación. Esta no puede ser otra que la igualdad de nuestras naves con las suyas en el tránsito por el canal. He ahí una conclusión perfectamente lógica y de absoluta justicia.

Las manufacturas yankees podrán llegar al corazón de América por nuestros puertos con gran economía de fletes y de movilización. Gracias a los grandes establecimientos marítimos que vamos a construir; los industriales americanos se aprovisionarán de materias primas a costos reducidos, gozarán del fruto de nuestro esfuerzo y de la inversión de nuestro dinero; pues bien, que nos otorguen en compensación la libertad de tráfico en el canal o que, por lo menos, tenga la estrella única de nuestro pabellón el mismo tratamiento que tiene la constelación de su bandera. Es una aspiración legítima porque

está basada en la estricta justicia. Por lo demás, si es grande y costosa la obra de Panamá, no es menos grande ni menos costoso nuestro programa de siete trasandinos y siete puertos de primer orden.

Unos 70 millones de libras invertirán ellos en su Canal y nuestro Gobierno no invertirá menos de 15 millones de igual moneda en nuestros puertos principales, en dotar a Valparaíso de los elementos completos para la reparación de las naves y' en construir o fomentar los siete transandinos de que hemos tratado; grande es el esfuerzo norte-americano; pero, en proporción a las fuerzas, es superior el nuestro; su programa está en armonía con sus fuerzas, el nuestro es una obra de gigantes acometida por enanos de inquebrantable energía.

Veis, señores, dictando las conclusiones siempre al mismo principio: *que cada uno goce del fruto integral de su trabajo y se obtendrá el máximo de esfuerzo y, por tanto, el máximo de progreso.*

\*  
\* \*

En conclusión, este estudio nos impone el siguiente programa económico e internacional.

En el orden económico:

- 1.º Nacionalizar las fuentes de producción;
- 2.º Completar cuanto antes la irrigación del territorio;



3 0112 099018126

3.º Industrializar nuestra agricultura;

4.º Formar, con vida vigorosa, la Marina Mercante Nacional, reservándole el cabotaje.

Preparar nuestra política internacional como sigue:

1.º Construyendo nuestros grandes puertos de penetración.

2.º Uniendo nuestra red de ferrocarriles con las líneas argentinas y bolivianas, principalmente en las secciones correspondientes a esos puertos.

Desarrollar nuestra política internacional con los rumbos siguientes:

1.º Paz definitiva y sincera fundada en tratados de comercio que contemplen las mutuas ventajas, llegando a constituir una verdadera unión aduanera.

2.º Obtener de los Estados Unidos, en compensación del esfuerzo que hacemos para asegurar los beneficios de su obra, la libertad de tráfico para nuestras naves en el Canal o, por lo menos, el mismo tratamiento reservado a sus buques.

Semejante programa debe realizarse, no puede encontrar dificultades, porque es el único que interpreta correctamente la vieja doctrina: *América para los americanos.*

---